

LE  
PORT DE GRÈVE  
ET LE  
COMMERCE DE LA SEINE  
JUSQU'A LA FIN DU XV<sup>e</sup> SIÈCLE

PAR  
**Jacques LAVAUD.**

---

INTRODUCTION ET BIBLIOGRAPHIE

CHAPITRE PREMIER

ORIGINE ET HISTOIRE DU PORT DE GRÈVE

Aucun document ne témoigne de son existence avant 1141, date de la cession perpétuelle, par Louis VII, de la place de Grève aux bourgeois de Paris ; auparavant, les bateaux y abordaient vraisemblablement, sans qu'il y eût d'établissement permanent. — Origine des droits de l'abbaye de Saint-Magloire sur la Seine ; elle demeure, pendant tout le moyen âge, propriétaire des eaux de la rivière, tandis que la Marchandise garde la possession du rivage. — Rapide développement du port ; travaux qui y ont été effectués au xiii<sup>e</sup> et au xiv<sup>e</sup> siècle ; l'insuffisance des documents qui les mentionnent ne permet pas d'en donner la complète énumération. — La Grève était un port d'embarquement pour les passagers à destination de la Cité ; importance du rôle joué par les passeurs, à cause de la fréquente destruction des ponts. — Le port au début du xv<sup>e</sup> siècle : l'importance de son trafic et l'étendue de ses relations étaient, toutes proportions gardées, comparables à ce que nous voyons aujourd'hui sur les ports de la Seine. — L'ordonnance de 1416. Elle a

été rendue nécessaire par la multiplicité des ordonnances antérieures et par le bouleversement apporté dans la conservation de leur texte par la suppression de la Prévôté des Marchands en 1382. Elle n'a fait que confirmer un état de fait et n'a rien innové ; elle a fixé, pour plus de deux siècles, le nombre des travailleurs employés sur le port. — La guerre de Cent Ans et les troubles intérieurs au <sup>xiv</sup><sup>e</sup> et au <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle n'ont pas nui au développement du commerce fluvial.

## CHAPITRE II

### LE PORT AU <sup>xv</sup><sup>e</sup> SIÈCLE

Son développement sur les rives de la Seine ; il s'étendait depuis le pont Notre-Dame jusqu'au delà de la rue Geoffroy-Lasnier. Les ports au charbon, au bois, au vin, au foin, aux échalas. Il n'existait pas d'emplacement réservé au débarquement des grains ; ils étaient déchargés en tout point offrant un espace libre. Il en était de même pour les autres marchandises, guède, métaux, etc. Des licences étaient parfois accordées à des marchands pour débarquer leurs produits en un autre point que celui qui leur était réservé. — Interdiction de laisser séjourner les marchandises sur les quais de Grève. — Les boutiques de poisson du port au foin. — Les moulins étaient établis sur des barques fixées au milieu de la rivière par des pieux. — Le cours de la Seine était encombré d'ordures et de détritux de toutes sortes ; la Prévôté des Marchands fut toujours impuissante à faire respecter les règlements édictés contre le jet dans l'eau des immondices et des gravois.

## CHAPITRE III

### LE TRAFIC

Constante préoccupation de la Marchandise de mettre des entraves à l'accaparement et à la spéculation. — Les

grains. — Le charbon. — Le bois ; ruses des marchands pour frauder sur sa qualité ; leurs tentatives pour échapper au rabais à eux imposé par la Prévôté des Marchands. — Le vin. Les ports aux vins français et de Bourgogne. Les vins de la Loire. Autres boissons débarquées en Grève. Les vendeurs, leur rôle, leurs salaires ; associations de certains vendeurs en vue d'accaparer la clientèle des acheteurs ; formation, en 1482, d'une société, afin de remédier aux dommages causés aux autres vendeurs par ces associations. Courtiers. Jaugeurs ; mauvaise volonté des maîtres vis-à-vis des apprentis jaugeurs ; conflits survenus entre eux. Déchargeurs ; leurs moyens de déchargement étaient la cause de nombreux accidents et de multiples procès. Pontonniers du port au vin ; ils existaient avant l'ordonnance de 1416, qui précisa la façon dont ils devaient être recrutés. Le sergent de Grève ; il occupait une charge bien distincte de celles des autres sergents, mais il possédait à peu près les mêmes pouvoirs ; il avait la garde du port au vin. — Le foin ; les mesureurs-botteurs et les porteurs ; règlements dont ils furent l'objet. — Les échalias ; existence d'un port réservé à leur déchargement ; fréquence des visites de sergents pour éprouver leur qualité. — Le port des Barrés ; il était affecté aux matériaux de construction ; bien qu'isolé, il constituait le complément du port de Grève.

## CHAPITRE IV

### LES DROITS

Ils n'étaient d'abord perçus que d'une façon irrégulière, et suivant les besoins. Il y avait deux sortes de droits, les uns perçus par la Ville, les autres par le Roi. — Droits perçus par la Ville : rivage, liage, rouage, tonlieu, criage, celerage. — Droits perçus par le Roi : les aides ; leur taux ne fit qu'augmenter durant tout le <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle.

## CHAPITRE V

## LE PERSONNEL

Les sergents. Sergents de la Marchandise et sergents du Parloir ; leurs attributions furent souvent confondues avant l'ordonnance de 1416, qui les précisa. — Les maîtres des ponts ; leur double rôle de mariniers et de surveillants ; multiplicité des affaires dans lesquelles ils figurent comme arbitres ou comme experts. — Les bateliers et les passeurs. Inexactitude des chiffres donnés par Géraud relativement à leur nombre ; précisions fournies par les tailles de 1299 et de 1300 ; ils habitaient alors presque tous dans la Cité. — Les familles de bateliers. L'apprentissage ; le chef-d'œuvre ; lettres de maîtrise accordées par des princesses ; la Prévôté des Marchands ne les tenait pas pour valables et imposait aux bénéficiaires les épreuves ordinaires. Les règlements ; les mesures de sécurité. — Les commissaires sur le port de Grève : choisis parmi les passeurs, ils doublèrent les sergents de la Marchandise dans leurs attributions sédentaires. — Débacleurs, ou arrimeurs de bateaux.

## CHAPITRE VI

## LES CONDITIONS DE LA NAVIGATION ET LE MATÉRIEL

Les bateaux remontaient la Seine et ses affluents beaucoup plus haut que de nos jours. Travaux effectués pour améliorer le cours des rivières : les barrages et les pertuis. Fréquence des naufrages en Seine. — Faiblesse du tonnage des bateaux employés à cette époque. — Les courtiers de chevaux. — Les tarifs des transports ; imprécisions à leur égard ; ils paraissent avoir été en progression continue au cours du <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècle.

## CONCLUSION

## PIÈCES JUSTIFICATIVES